

Acelerador y pedal: carreras, miradas y metamorfosis urbanas en el Concepción actual

Accelerator and pedal: Races, looks and urban metamorphosis in present-day Concepción

Jens Stefan Benöhr Riveros y Rodrigo Herrera Ojeda

Antropólogos independientes

jens.benoehr@gmail.com; rherreraojeda@gmail.com

Resumen. En los últimos años, el tema de la movilidad urbana ha cobrado cada vez mayor relevancia en el debate público debido a los efectos sociales y ambientales que implica. En este artículo se expone una investigación de las conductas y percepciones que estudiantes universitarios –usuarios del automóvil o la bicicleta como medio de transporte– reproducen durante sus desplazamientos por el Gran Concepción. Tres son las líneas de análisis seguidas: en primer lugar, estudiamos el efecto de determinados patrones conductuales de automovilistas y ciclistas en la configuración de su movilidad. En segundo lugar, se analizan las formas de comunicación llevadas a cabo entre los distintos actores sociales implicados en el fenómeno de la movilidad urbana. Y, por último, indagamos en cómo los medios de transporte transforman la percepción del cuerpo en los conductores de ambos tipos de vehículos. A modo de conclusión, se entregan algunas reflexiones que pueden contribuir a desenredar el complejo escenario que las formas de movilidad urbana representan.

Palabras clave. Movilidad urbana; Gran Concepción; automovilistas; ciclistas; etnografía.

Abstract. In recent years, concern about urban mobility has been gaining in importance as a public issue due to the social and ecological effects involved. In this paper, we present a study of the behaviors and perceptions of university students who use a car or bicycle for transportation as they ride around in Gran Concepción. We followed three lines of analysis: First, we studied the effect of specific behavior patterns on mobility among motorists and cyclists. Second, we studied the types of communication between different social actors involved in the phenomenon of urban mobility. Finally, we looked into how travel method modified the drivers' perception of their body in both vehicles. To conclude, we propose some reflections that could shed light on the complex scenery that urban mobility represents.

Keywords. Urban mobility; Gran Concepcion; motorists; cyclists; ethnography.

Formato de citación. Benöhr Riveros, Jens Stefan, y Herrera Ojeda, Rodrigo (2018). Acelerador y pedal: carreras, miradas y metamorfosis urbanas en el Concepción actual. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 8(2), 9-25. <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/benoehr>

Recibido: 28/05/2018; **aceptado:** 05/09/2018; **publicado:** 07/11/2018

Edición: Almería, 2018, Universidad de Almería

Introducción

En la actualidad, en Chile y América Latina, las diversas transformaciones que el rápido proceso de urbanización implica, sugieren una ampliación en las formas de entender sus efectos en los sistemas urbanos complejos, particularmente en las realidades urbanas móviles y dinámicas que estos cambios producen (Jirón, 2009). Por ejemplo, el creciente uso del automóvil es un fenómeno constatado en la mayor parte de las áreas metropolitanas mundiales, y se entiende asociado al crecimiento de la población urbana, los fenómenos de expansión y dispersión suburbana, el incremento del transporte motorizado privado y el descenso en la ocupación media de otros vehículos (Albertos y Salom, 2011). De este incremento en el uso del automóvil, vemos que derivan problemas como la congestión vehicular (Thomson y Bull, 2002), la disminución en el uso y cobertura del transporte público (Figueroa, 2005) y la contaminación del aire (O’Ryan y Larraguibel, 2000), entre otros.

En esta misma línea es posible observar cómo ha irrumpido en los últimos años el uso de la bicicleta como medio de transporte. Al respecto y para el caso de Chile, si bien existen estudios sobre el incremento y las formas de uso de la bicicleta en Santiago (UYT, 2012; Elisségaray, 2009), en el resto del país es escaso el conocimiento relativo a la inserción de la bicicleta como medio de transporte en las dinámicas culturales propias de cada ciudad. Ello a pesar de que en una mirada superficial, en ciudades como Concepción es notorio el aumento de ciclistas urbanos.

Seguramente, esta carencia de información sobre las dinámicas particulares de otros medios de transporte diferentes al automóvil tiene relación con lo ya sugerido en su momento por Jirón (2012), en el sentido de

que la movilidad dentro de la ciudad ha sido ampliamente estudiada por ingenierías del transporte, la economía y la geografía, entre otras disciplinas, las cuales se interesan principalmente en comprender los patrones de viaje a través de estudios de origen-destino. Sin embargo, como Cresswell y Merriman señalan (2011), estos estudios estadísticos consideran el espacio y su uso como fijo y contenido dentro de un área, donde las “personas móviles y racionales” realizarían viajes cuidadosamente planificados entre los puntos A y B, trayectos susceptibles a la estandarización en patrones y modelos predictivos. Ante esta situación, en las ciencias sociales se ha comenzado a hablar de un “giro hacia la movilidad”, lo que se traduce en una búsqueda por entender de una manera más completa las percepciones y relaciones de las personas en sus desplazamientos cotidianos, haciendo necesario utilizar metodologías interdisciplinarias que nos permitan reconocer, a través del seguimiento y la observación de las personas, el cómo, por qué, en qué, por y hacia dónde nos movemos en la ciudad, y a través de qué medios.

Como una manera de aportar al emergente estudio de la movilidad en la ciudad, hemos realizado una investigación de las conductas que ciclistas y automovilistas reproducen durante sus desplazamientos cotidianos. La intención fue centrarse en la experiencia del viaje por la ciudad de Concepción, aunque las características del estudio fueron acotadas en sus dimensiones y, por lo mismo, tienden a no ser generales en su alcance. Sin embargo, al ser resultado de observaciones empíricas y sistemáticas, creemos que cobran validez. Además, comprender el efecto que tiene el uso de un determinado medio de transporte en las formas de percibir, significar y relacionarse con el entorno urbano, nos puede ayudar a conocer mejor qué implica viajar por la ciudad. También consideramos que estas observaciones nos permiten conocer mejor los alcances reales que los discursos de sustentabilidad urbana tienen en la práctica, no sólo como atributo del comportamiento moralmente aceptado, sino en tanto alternativa real para fomentar nuevas experiencias de y en la ciudad. En el contexto de esta discusión aún inicial cobran vida los resultados de la investigación que a continuación se exponen.

Referencias conceptuales. El cuerpo urbano en y para el movimiento

A partir de las diversas líneas de pensamiento en los estudios de la ciudad, se ha planteado comprender la relación histórica entre el desarrollo urbano y la concepción del cuerpo humano como una metáfora que hasta el día de hoy persiste. Los arquitectos e ingenieros del siglo XVIII, inspirados en los descubrimientos sobre la circulación sanguínea y la respiración, produjeron nuevas ideas de salud pública, las cuales fueron aplicadas a la ciudad por medio de la planificación del entorno urbano. En aquella época, los planificadores urbanos comenzaron a referirse a las calles como las arterias y venas por donde las personas circularían como saludables corpúsculos sanguíneos (Sennett, 1997). Así fue como el espacio urbano, sobre todo el espacio público, se fue devaluando en virtud de la circulación. La posibilidad de sentir un destino común entre individuos se fue desvaneciendo, sobre todo en condiciones de comodidad; cuanto más cómodo el cuerpo en movimiento, tanto más se aislaba socialmente, viajando solo y en silencio (Segura y Ferrety, 2011).

En la medida que las personas se encuentran en la calle, cafés o bares, hay conversaciones, discusiones y revoluciones. Sin embargo, si estas instancias son eliminadas, el espacio público –y con ello las disputas de la ciudad– desaparece. Berman (1995) relata cómo Le Corbusier, a inicios del siglo XX, imaginaba la calle como una fábrica moderna: completamente automatizada, sin personas caminando por ella, sólo carrozas metálicas que circularan a alta velocidad por superautopistas aéreas, los peatones ya extinguidos para no entorpecer la circulación. Si la calle perteneció en algún momento al pueblo, Le Corbusier la sentencia en 1929: “¡Debemos acabar con la calle!”. No hay calle, no hay pueblo. Esta visión tenía un claro objetivo político, enunciado en las últimas palabras de *Hacia una arquitectura*: “Arquitectura o Revolución. La revolución puede ser evitada” (Le Corbusier, 1998). La calle desaparece y el cuerpo es confinado al automóvil, procesado en una cápsula, un supositorio anal introducido velozmente entre los intersticios de la ciudad sin calles, sólo vías de entrada y salida.

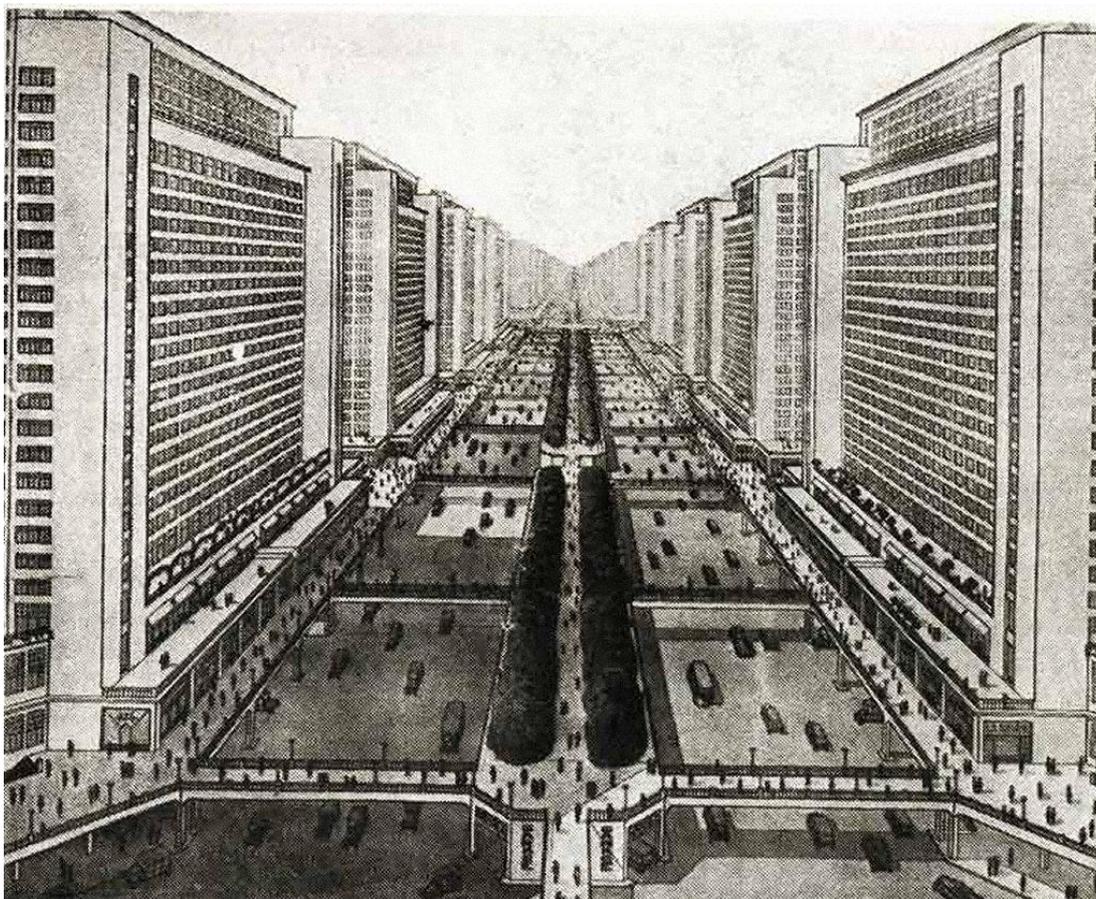


Imagen 1. La Ville Radieuse. Propuesta de Le Corbusier para aumentar la capacidad y eficiencia del centro de París. Le Corbusier propuso demoler parte de la ciudad a fin de poder llevarla a cabo, lo cual tuvo variadas objeciones y finalmente no fue realizado. Recuperado de: www.plataformaarquitectura.cl

Hoy en día, las grandes ciudades del mundo son recorridas por millones de viajes diarios, lo cual, siguiendo la metáfora corporal, vuelve necesario mejorar el flujo sanguíneo de las arterias urbanas. Para ello, la planificación urbana se ha impregnado de nuevos perfumes: discursos políticos y económicos que hablan de “sustentabilidad” e “innovación tecnológica”. Esta nueva economía verde se ha permeabilizado en *cómo* organizamos los medios de transporte, parques y otros elementos urbanos (Möller, 2003). La vigencia de la ciudad es ahora medida en superficie de áreas verdes y, últimamente también, por los kilómetros de ciclovías¹ construidas, ambas teóricamente determinantes de la vitalidad de sus habitantes, los ciudadanos verdes (Batabyal y Nijkamp, 2013).

En este escenario, la bicicleta y el automóvil, medios de transporte emblemáticos para recorrer la ciudad moderna, conviven, pero también disputan la ciudad. Por un lado, el aún vigente sistema de la automovilidad, centrado en el uso del automóvil, subsiste a partir de la proliferación de ambientes creados estrictamente para estas máquinas, ya que aún son válidos los valores de poder y prestigio asociados al progreso tradicional de una sociedad caracterizada por el orden y la estabilidad –al mismo tiempo que a una salvaje competitividad– (Urry, 1999). Desde el otro lado, emerge la bicicleta como estandarte del paradigma de la movilidad urbana saludable y sustentable, la panacea para solucionar la enfermedad que la automovilidad representa para muchos (Spinney, 2009). Esto es en gran medida impulsado por las discusiones de una planificación urbana preocupada por proponer nuevas formas de movilidad más sustentables, que encuentran su ejemplar inspiración en países como Holanda o Dinamarca, donde, a

¹ Ciclovía: en una vía pública, carril destinado exclusivamente a la circulación de bicicletas. (RAE, s.f.)

partir de los años setenta, y a raíz de la crisis petrolera, se dedicaron a la implementación de fomentos educacionales y la creación de infraestructura para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte (Pucher et al., 2010). Sin embargo, es recién a inicios del 2000 cuando surge un aumento de investigaciones en torno a los beneficios del andar en bicicleta en la ciudad (Gatersleben y Appleton, 2007; Hunt y Abraham, 2007; Bianchi, 2008; Elisségaray, 2009; Gatersleben y Haddad, 2010; Fishman et al., 2012; Aldred, 2012). Estos trabajos se centran en las motivaciones que impulsan a los ciclistas urbanos a subirse a la bicicleta, y los consecuentes beneficios para la salud de la población, con curiosos resultados como el *bikeability index*, el cual mediría la amigabilidad de los entornos urbanos hacia el ciclista (Titze et al., 2012).

Métodos en movimiento

La investigación cuyos resultados a continuación se presentan fue planteada como una exploración cualitativa a partir del estudio de las conductas y relaciones, de las percepciones que automovilistas y ciclistas del Gran Concepción poseen de su entorno durante sus desplazamientos cotidianos. Estos fueron específicamente utilitarios, entre su hogar y la universidad, u otro lugar de trabajo. Por cuestiones operacionales, los usos motivados por ocio, salud u otra causa no fueron considerados para este trabajo.

El marco físico fue el perímetro urbano del Gran Concepción y la muestra estuvo conformada por diez estudiantes, usuarios habituales del automóvil o la bicicleta como medio de transporte. De estos, cinco eran exclusivamente automovilistas, y cinco ciclistas, dado que el fin era contrastar las percepciones según el medio de transporte. Una breve encuesta aplicada a los usuarios arrojó la ausencia de usos mixtos, una intersección común en el uso de estos medios de transporte, pero ausente en la muestra investigada

Los argumentos para el uso de uno u otro medio de transporte fueron investigados mediante entrevistas en profundidad. En concreto, la elección por el automóvil como medio de transporte por la comodidad que brinda fue unánime. Por otro lado, la bicicleta como medio de transporte es elegida por ser considerablemente más económica, tanto en su adquisición como mantenimiento. Su uso es motivado por la independencia que otorga, entendida en ahorro de dinero y tiempo.

Se utilizó la categoría de estudiante universitario, compuesta por hombres y mujeres de 20 a 30 años, ya que esta fue identificada durante un trabajo previo para la Oficina Ciudadana de la Bicicleta de la Municipalidad de Concepción (Benöhr, 2014) como uno de los grupos más grandes de ciclistas urbanos en la ciudad. Por tanto, conocer las formas de uso y percepción del entorno que ellos tienen surge como una gran fuente de datos para la comprensión de los hábitos y experiencias de movilidad urbana dentro del Gran Concepción. Además, el seguimiento, tanto a estudiantes automovilistas como ciclistas, permitía contrastar de qué manera el medio de transporte modula la experiencia de movilidad, la cual a su vez se manifiesta a partir de la memoria como transformaciones en las prácticas cotidianas de los mismos estudiantes (Bissell, 2014).

Es importante aclarar que todos los participantes respondían a un nivel socioeconómico medio-alto, sobre todo los automovilistas, pues acceder a un automóvil en Chile hoy en día, si bien es considerado una necesidad, al mismo tiempo es un lujo que no todos pueden permitirse (Ureta, 2009).

El enfoque etnográfico utilizado nos permitió explorar empíricamente, desde una óptica inductiva, el fenómeno de la percepción del entorno que estudiantes universitarios, usuarios del auto o la bicicleta como medio de transporte, construyen día a día. La etnografía se entiende como una estrategia de investigación que se caracteriza por la permanencia e inmersión del investigador en el contexto que investiga, buscando develar los significados y matrices culturales que subyacen a las prácticas y discursos de las personas (Guerrero, 2002). Solo al “estar ahí” es posible desplazarnos de la reflexión teórica del observador a las reflexiones de las personas (Guber, 2001). Sin embargo, cuando este fenómeno se desplaza, ya no es un espacio contenido, sino un flujo de personas, actos y lugares contextualmente

construidos (Spinney 2009); la observación entonces debe desplazarse junto al sujeto, y ser exhaustiva en su mirada (Jirón, 2012).

En este caso, la perspectiva asumida se instrumentalizó a través de una combinación de tres técnicas de levantamiento de información, implementadas durante los meses de Octubre a Diciembre de 2014: el *shadowing*, o seguimiento (Jirón, 2012), las entrevistas en profundidad (Taylor y Bogdan, 1998; Guber, 2001) y los etogramas (Lahitte et al., 2002). La novedad en este caso fue la combinación de técnicas de la antropología social, como el acompañamiento y las entrevistas, con el uso de etogramas, instrumento utilizado por la antropología del comportamiento y la etología, rama de la zoología dedicada al estudio del comportamiento animal no humano (Lahitte et al., 2002). El valor de estos últimos radicó en su utilidad como estrategias de observación que permitieron registrar y analizar de manera sistemática los patrones de conducta, dentro de lo que podría entenderse como un flujo conductual: aquel proceso constante que se compone de pautas o regularidades, susceptible a la segmentación y clasificación en unidades conductuales cargadas de significado (Quera-Jordana, 1997). Si bien la mayoría de los trabajos que utilizan esta técnica se valen de aproximaciones cuantitativas de la conducta (Schoening y Bradshaw, 2007; Stafford, Goodenough, Slater et ál., 2012; Xu, Xie, Qi et ál, 2012), dado que el enfoque de este trabajo fue exploratorio y cualitativo, el etograma consistió en una lista descriptiva de conductas, creada a partir de la descripción e interpretación del comportamiento de los participantes. En el análisis de los registros se estableció un nivel de molaridad específico a los objetivos del estudio sin centrarnos en el análisis minucioso de unidades pequeñas, pues nos interesaron las conductas más amplias. Esto quiere decir que las unidades que fueron observadas reunían una serie de unidades menores, agrupadas entre sí para facilitar el trabajo de interpretación. En este sentido, al estudiarnos entre humanos, la comunicación y la empatía representaban una gran ventaja.

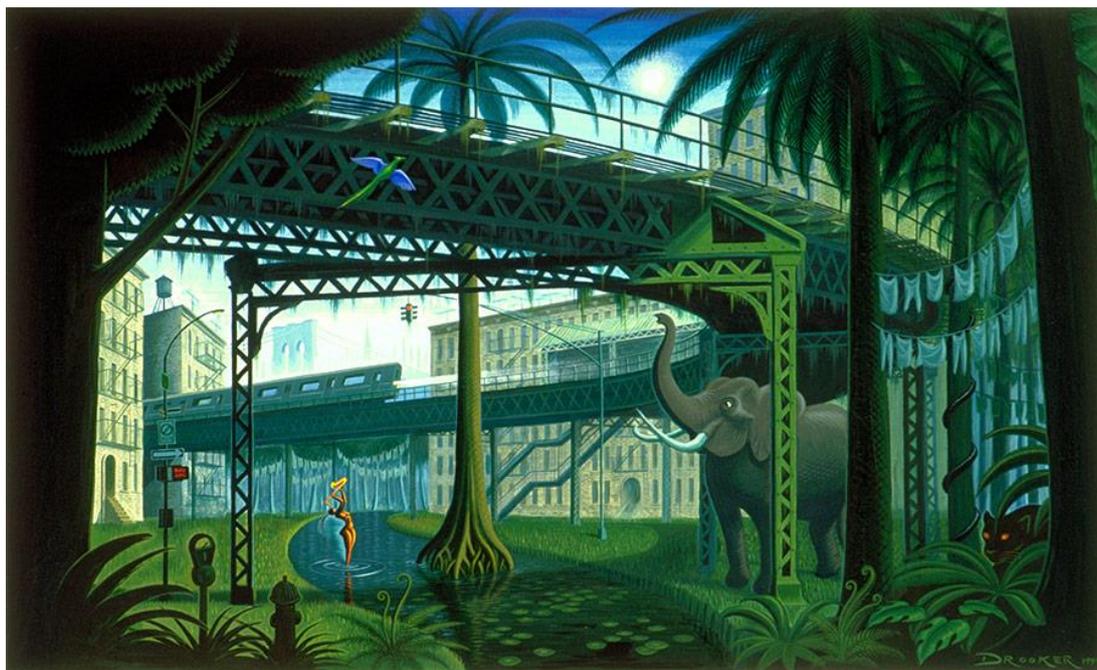


Imagen 2. Native New York. Eric Drooker. La ciudad es un ecosistema plagado de misterios, un mosaico fluido de relaciones entre elementos bióticos y abióticos. Recuperado de www.drooker.com

Para el registro de los seguimientos se utilizó el siguiente protocolo de trabajo. En el caso del etograma y el *shadowing*, todos los viajes –en bicicleta o automóvil– fueron registrados en una bitácora de campo y grabados mediante una videocámara, método similar a previas investigaciones de Laurier (2004) y Spinney (2009). Las entrevistas, grabadas y luego transcritas, se realizaban una vez finalizados los viajes. Posteriormente, los datos fueron analizados por separado; las conductas identificadas y sistematizadas en

un etograma, la bitácora de campo y las entrevistas revisadas a través de una grilla de análisis. Las categorías que resultaron de este proceso fueron sometidas a una triangulación metodológica (Taylor y Bogdan, 1998), donde convergieron los resultados de las tres técnicas en observaciones complementarias de un mismo fenómeno.

Resultados de la investigación

La movilidad urbana, en tanto experiencia multisensorial y emocional (Jirón, 2012), requiere aprehender los desplazamientos de automovilistas y ciclistas por la ciudad como una mezcla de conductas de supervivencia, técnicas corporales y relaciones sociales. La medición de frecuencias, en este sentido, accede a una parte del fenómeno, pero se resta a la otra: la de observar la movilidad a partir de sus propios protagonistas, quienes producen y reproducen conductas, elaboran sentidos en relación a las mismas, y otorgan cualidades al desplazamiento en función del entorno que recorren.

Durante el análisis del etograma identificamos la recurrencia de dos tipos de conducta: “atención al tráfico” en automovilistas, y “atención al entorno” en ciclistas. Símiles en su motivo, la supervivencia, pero diferenciadas en su realización cultural, cómo sobrevivir. La distinción entre ambos tipos de atención deriva de los lugares por los que se desplaza cada medio de transporte. Mientras que el automovilista posee una vía particular para sí, donde cualquier sujeto externo es un invasor, el ciclista es justamente ese intruso que transita entre las distintas posibilidades de la calle. Entonces, mientras el primero sólo ha de concentrarse en lo que se le puede cruzar por delante, siempre pendiente al tráfico, el segundo ha de estar alerta a los obstáculos en su camino para rápidamente decidir por dónde y en qué momento cruzar, es decir, debe prestar atención al entorno.

El contexto del ciclista exige respuestas inmediatas, maniobras corporales de gran esfuerzo físico, como balancearse hacia los lados, sin dejar de pedalear, mientras se esquivan los obstáculos: árboles, postes, barandas, soleras², automóviles y peatones. En cambio, el automovilista se encuentra ante elementos del tráfico acordados de antemano: intersecciones, pasos de cebra, semáforos y otros vehículos, donde la respuesta es frenar, acelerar, cambiar de pista o virar, conductas que no requieren mayor esfuerzo físico, sólo una coordinación de pies y manos, constituyendo un cuerpo pasivo en traslado. La atención al tráfico en el automóvil, y al entorno en la bicicleta, responden a una función que se encuentra relacionada en última instancia con la supervivencia del individuo y de la especie (Quera-Jordana, 1997). No obstante, es en el *cómo* se relaciona esta atención con lo externo donde lo cultural, entendido como cualquier conducta aprendida socialmente (de Waal, 2001), se manifiesta, al mismo tiempo que se integra y constituye, en el espacio por el cual nos desplazamos.

A continuación presentamos, a través de una exposición de los resultados obtenidos, las formas en que hemos visualizado que operan las dinámicas culturales de la movilidad en automovilistas y ciclistas del Gran Concepción. Hemos realizado una síntesis que nos condujo a tres condiciones básicas del movimiento, alrededor de las cuales se ordenan las “cualidades”, o sea, los patrones conductuales, percepciones y formas de interacción más significativas con que automovilistas y ciclistas construyen su transitar por la ciudad. Nos referimos al desplazamiento, la comunicación y la corporalidad, en tanto principios de lo móvil desde los cuales cada quien genera pautas interpretativas y reproduce comportamientos que le permiten ingresar en los circuitos del movimiento en el contexto urbano contemporáneo.

Desplazamientos: velocidad y comodidad en la ciudad

a. Velocidad

Uno de los temas que surgió con mayor frecuencia en las entrevistas realizadas a automovilistas es la velocidad. Se percibe una suerte de competencia: por llegar antes, cruzar antes que el que viene por detrás,

² Solera: borde de hormigón que se usa para delimitar entre calzada y acera.

por los lados o delante, no importa, pero tiene que ser antes, y rápido. En palabras de Francisco: *“las micros se cruzan constantemente y dificultan poder avanzar de forma continua y tranquila, sin estar nervioso o tenso al volante, se transforma en una carrera antes que un trayecto o camino a tu casa”*. El tráfico se vuelve el hábitat por el cual se desplaza el automovilista, y al cual debe estar siempre atento para maximizar la ruta y llegar sin grandes detenciones a su destino. Cualquier novedad se transforma en un obstáculo en el camino y genera irritación.

Aunque pudiera pensarse otra cosa, en los desplazamientos de ciclistas sucede algo similar. Estos, en especial cuando circulan por la calzada, reproducen dinámicas comunes al automovilista a partir de la misma motivación: lograr una velocidad continua, sin interrupciones. Al igual que automovilistas, se manifiestan molestos ante las detenciones que deben realizar. Al respecto, Paulo reclama: *“a mí me pasa, que si yo voy a una velocidad constante en la bicicleta, la disfruto, si tengo que parar demasiado, porque la ciclovía es mala o porque tengo que cambiarme... subir cuneta, bajarme, entonces no lo estoy disfrutando tanto”*. Así, vemos cómo la necesidad de mantener la continuidad de la velocidad no es solo propia del automóvil, sino también de la bicicleta.

Esta común necesidad cobra vida principalmente en la calzada, el extenso reino ubicado entre vereda y vereda³. Es sorprendente como los ciclistas, al ingresar al tráfico de la calzada, comienzan a transformarse. Sus cuerpos se ajustan a la nueva velocidad que han de alcanzar, y sus conductas se adaptan a la carrera que mencionamos más arriba, lo cual es muy bien ilustrado por Jessica en las siguientes palabras: *“el ritmo de la ciudad, cachai⁴, del movimiento, de los autos, de las micros, de la gente, de la bicis, de todo, te envuelve..., como que sin darte cuenta de repente estai yendo rápido, te estai pasando los rojos, estai esquivando peatones, y de repente sin ni siquiera tener la necesidad de hacerlo...”*. Por ello, gran parte de la atención de los automovilistas y ciclistas ha de dirigirse constantemente hacia las condiciones del tráfico. Estar pendiente al flujo vehicular es una necesidad constante, donde un pequeño descuido puede significar un atropello, choque o incluso la muerte, propia o de otras personas. Luis, un ciclista que sólo circula por ciclovías y veredas, expone su mirada sobre el asunto de la siguiente manera: *“si te metes al tráfico... tienes que saber andar por el tráfico, y andar rápido... que el auto no se encuentre con algo detenido”*.

En este contexto, la velocidad puede entenderse como una de las principales causas de indiferencia ante el entorno. En este sentido, es posible preguntarse si esto no es en realidad propio de cualquier medio que se use para desplazarse de forma “utilitaria”. Es decir, no para el paseo, sino para llegar “a tiempo” a un determinado lugar. Sin embargo, las graduaciones de la velocidad son importantes. A mayor velocidad, mayor indiferencia. En el automóvil ello es más notorio y el cuerpo se traslada pasivamente, sin mayor esfuerzo físico. Esta condición, junto a las características de aislamiento del medio de transporte, refuerzan la sensación de desconexión respecto al espacio urbano (Sennett, 1997). En cambio, la casi inevitable condición que obliga a estar constantemente esquivando obstáculos que deben realizar los ciclistas, les brinda una comunión física con el entorno a la cual el conductor del automóvil, inserto en su nave blindada, no es capaz de acceder.

b. Comodidad

La comodidad y su relación con el cuerpo, o, más bien, el cuerpo y el rango de estímulos permitidos que colindan con la incomodidad, son dinámicas relacionales que se generan a partir del mundo perceptual donde se manifiesta el cuerpo (Thrift, 2004). Por ejemplo, los elementos interiores del automóvil componen un microclima regulable con comodidades propias de lo doméstico que acompañan al automovilista desde su origen hasta su destino. El interior del auto representa una perfecta extensión del hogar. Mientras el conductor viaja sin mayor esfuerzo físico, puede disfrutar de su propia música, subir o bajar las ventanas, encender el aire acondicionado, ajustar el asiento, regular la temperatura a gusto y una

³ Vereda: acera de una calle o plaza (RAE, s.f.).

⁴ De *cachar*, modismo chileno que significa ‘entender’.

infinidad de cosas más. La carrocería actúa como un caparazón que media entre su cuerpo y los elementos exteriores, ya sea el frío, calor, viento, lluvias, olores o ruidos. Este ambiente interior, al mismo tiempo que lo protege de los elementos exteriores, lo aísla en un irreflexivo bienestar. En este sentido, la comodidad, tal como Sennett la caracteriza, engloba todo lo anterior: "...la comodidad tomó desde el principio otro rumbo, en el que se convirtió en sinónimo de comodidad individual. Si la comodidad reducía el grado de estimulación y receptividad de una persona, podía servir para aislarse de los demás" (Sennett, 1997, p. 361).

Por otra parte, el ciclista debe soportar los olores y los ruidos de la ciudad, no tiene parabrisas, ni techo que lo cubra de la lluvia, tampoco ventanas que cerrar. El ciclista no tiene elección, al salir temprano en la mañana siente frío, al salir con lluvia se moja, con mucho sol se quema; su medio de transporte lo arroja fuera del confort de lo doméstico apenas pone un pie sobre el pedal. El grado de regulación y comodidad del interior de un automóvil es prácticamente inexistente en la bicicleta. La comodidad de una silla con respaldo es incomparable a un sillín, muchas veces duro e incómodo, generando molestias en las partes íntimas de los ciclistas. Esta diferencia es pivotante en la percepción del entorno: mientras que el automovilista, al desplazarse por la ciudad, lo hace cómodamente, muchas veces el ciclista se encuentra incómodo, con una sensación de peligro y vulnerabilidad en la calle que lo vuelven consciente de variados aspectos del entorno a través de su propio cuerpo.

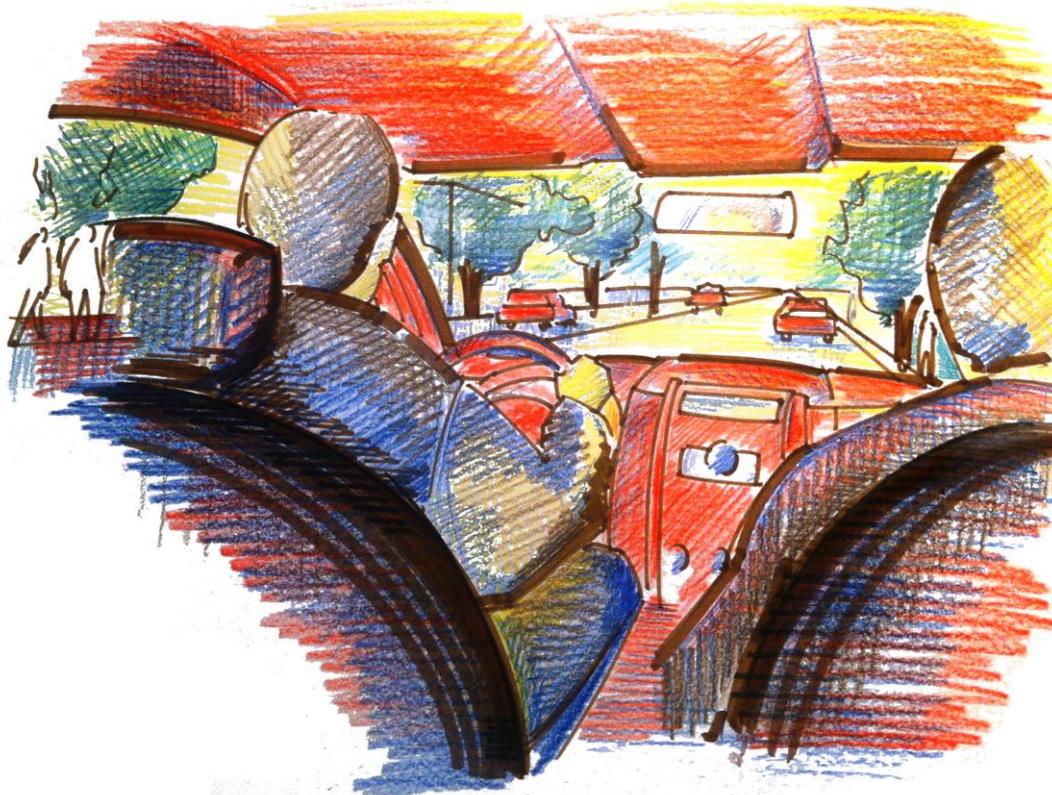


Imagen 3. En el interior del automóvil abundan elementos personales, como el cigarrillo, la música o el celular. (Dibujo realizado por Alcira Soto para el artículo).

Comunicación: las relaciones se diluyen en la velocidad

a. La guerra de las vías

En las entrevistas, todos los participantes coincidieron en una sensación de rivalidad entre automovilistas, de urgencia por adelantar, nulo interés en la interacción, que incluso lleva hasta la indiferencia ante quién es el otro. Daniela caracterizó esta relación en las siguientes palabras: "*Agresiva a veces, como un poco de «mi*

abís con los otros... en realidad, no hay mucha relación, salvo que se interpongan en tu camino". Al conducir un automóvil, los otros vehículos estorban, el sujeto de delante "te está haciendo taco"⁵, se paró mal, dobló mal, no señaló, etc.

Los automovilistas se manifiestan molestos pues sienten que sus vías por derecho, la calzada, son constantemente invadidas por peatones y, ahora también, por ciclistas. En este sentido, el automovilista no suele ver al ciclista mientras va a su lado, ya sea en la vereda o por la calzada pegado a la solera. Pero en el momento en que el ciclista se interpone en su camino y se posiciona en la mitad del carril, es cuando el automovilista se sorprende con un objeto hasta entonces invisible. El ciclista se torna un obstáculo no acordado de antemano, un posible peligro o causa de detención que ha de ser adelantado.

Al mismo tiempo, los ciclistas se consideran excluidos de todas las vías, incluso de sus propias y recientes vías exclusivas, las ciclo vías, pues los peatones caminan por ellas y es bastante común encontrar algún auto estacionado encima. El ciclista obligadamente tiene que pedir permiso para transitar por la vereda, anunciar su paso ya que no tiene bocina, y pocas veces túbre, por lo que suele comunicarse hablando o mediante gestos de los brazos.

En resumidas cuentas, tanto automovilistas como ciclistas se manifiestan molestos ante la invasión de sus carriles. El automovilista reclama por cualquier individuo o vehículo que se le cruce por delante, y el ciclista ante el poco respeto que inspira en el resto de los actores sociales de la ciudad. Pese a ello, también es necesario mencionar que existen momentos de respeto en la calle. La comunicación a través de miradas, gestos o palabras dirigidas a otro, puede significar un mutuo reconocimiento entre personas. De esto, observamos en los seguimientos y las entrevistas una especie de satisfacción, ya sea en automóvil o bicicleta, al momento de ceder o recibir permiso para cruzar. Y si bien son escasos estos ejercicios de empatía entre los usuarios de los distintos medios de transporte, las muestras de respeto son del agrado de todos. Aunque sean breves.

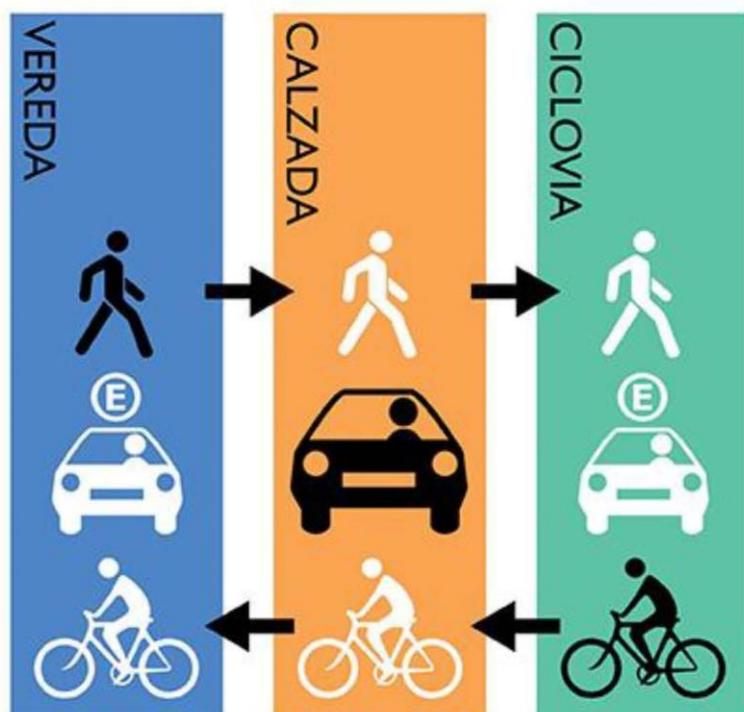


Imagen 4. Invasión de las vías, donde los peatones "kamikazes" se cruzan por doquier, el automóvil estaciona en veredas y ciclo vías, mientras los ciclistas se entrometen en veredas y calzadas. (Diseño realizado por Alcira Soto para el artículo)

⁵ También puede plantearse como "te está haciendo esperar".

b. La hermandad

Este se constituye como un elemento de distinción fundamental para la reproducción del “andar en bici”, otorgando un status distinto y que descansa en una solidaridad secreta. En general, se observa que la bicicleta como medio de transporte es un elemento que recién está cobrando visibilidad en Concepción. Hasta el momento, los ciclistas sólo son visibles cuando generan disputas por los espacios urbanos. Por este motivo, al encontrarse en la calle, y por no poseer un espacio propio, se reconocen entre ellos como los marginados sin vías. Como Jocelyn describe: “*hay como una hermandad que no tiene espacio todavía... un pueblo sin tierra...*”. Es así como muchos asumen la identidad de ciclistas urbanos, reconociéndose entre sí por medio de gestos y miradas. Paulo describe esta conducta como algo exclusivo a los ciclistas: “*tienes cruces de mirada, tienes cosas que no tienes cuando vas andando en auto...*”. Este cruce de miradas, una breve señal de reconocimiento del otro, es común entre los ciclistas, quienes se identifican entre sí como parte de una fraternidad callejera. Sin embargo, se observa que este grupo, estudiantes que se reconocen entre sí en las calles y otros espacios de interacción social, es particular a las universidades y el cosmos que en torno a ellas se genera. Porque rara vez éstos se percatan de otro grupo de ciclistas más antiguos, los “trabajadores”. Estos hombres de más edad recorren desde hace décadas, invisibles y silenciosos, las calles de la ciudad, sin parecer entrar en esa dimensión comunicativa que aglutina un “nosotros ciclistas” basado en la solidaridad empática de “compartir algo en común”.

Además, y en el mismo sentido, cabe preguntarse si esta “fraternidad” se da también, hasta cierto punto, entre automovilistas. Si bien no observado en el estudio, es común entre automovilistas intercambiar señales de luces para comunicar la presencia de policía de tráfico, de algún radar, el olvido de las luces encendidas del vehículo o algún objeto sobre él, entre otros. Esta dimensión del automóvil queda como una pregunta abierta para otros estudios sobre la comunicación entre conductores.



Imagen 5. Escena de Ladri di biciclette. Película de Vittorio de Sica de 1948, cuando la bicicleta aún representaba y unificaba el sueño de la revolución proletaria, ahora perdida en las calles del tiempo.

Cuerpos en movimiento: el embotamiento de los sentidos

a. Sensaciones corporales

El embotamiento de los sentidos, que es el desenfoque de las experiencias corporales propias que experimenta un sujeto, en la bicicleta es menor al auto. Si bien no se puede hablar de una completa atención a los sentidos en el ciclista (ni la total pérdida de los mismos en los automovilistas), no existe en el uso ciclístico la comodidad característica del auto, que produce letargo e indiferencia. Así, el espacio urbano es desclasificado y vuelto a reconstruir sobre los pedales a partir de lo que observamos como conductas lúdicas y mayor comunicación con el entorno. Si bien los ciclistas también buscan desplazarse lo más rápido posible, tienen un límite: la capacidad de sus propios cuerpos. En las entrevistas, una ciclista describió las sensaciones corporales que experimenta en la bicicleta, donde su cuerpo se vuelve más ligero, mantiene su tamaño y aumenta la velocidad. Por el contrario, nuestro cuerpo en un automóvil se expande considerablemente a proporciones que simplemente no podemos manejar en su totalidad perceptual. El cuerpo se transforma según el medio de transporte, en el auto entramos en una masiva y abultada cápsula, mientras que en la bici nos montamos sobre el viento y la ligereza.

Es patente en las entrevistas que los ciclistas son altamente conscientes durante sus desplazamientos del estado de sus cuerpos y las sensaciones en la calle, mientras que los automovilistas apenas mencionan este tema. Debido a que no hay mediación física entre el cuerpo —y, por tanto, los sentidos— del ciclista con la calle, este suele ser claro al referirse a sonidos y olores que le llaman la atención, como el sonido de los motores, o los gases que liberan los tubos de escape. Jessica es enfática en ello: “*cuando ando en bicicleta, el sonido más cuático⁶, que me hace sentir súper..., no sé, como viva en la bici, o sea, la adrenalina, es cuando te metés entremedio de los autos, sobre todo al lado, entremedio de dos micros..., los motores...*”. Es lúcida y aclaratoria la metáfora que Jocelyn elaboró a partir de su propia experiencia corporal al andar en bicicleta, y desde la misma imaginó cuáles podrían ser los cambios que le suceden al automovilista:

“[con el auto] ocupai mucho espacio, como que tu cuerpo se agranda y tenís que protegerlo, es mucho, no es tan cómodo..., uno alcanza como una mimetización con las cosas que uno hace cuando estás manejando, porque, por ejemplo, ya en una bicicleta tú andas un poco más rápido de lo normal, cachai, y andas con otras cosas que andan también más rápido, entonces tienes que estar pendiente que cada uno tenga su espacio, el espacio donde anda, y el espacio donde podría andar si es que ocurre que te vai pal lado o el auto se va pal lado, entonces tenís que definir ciertos límites para andar, en bici esos límites son más pequeños, eh..., y andas más lento...”

Se reconoce una especie de espacio vital que crece según el medio de transporte, donde la bici claramente es más pequeña. El cuerpo confinado al automóvil se transforma en algo más grande, ocupa más espacio y requiere otro tipo de atenciones al entorno. La carrocería de metal alrededor de sus ocupantes actúa como caparazón, protegiendo al mismo tiempo que aislando. Es decir, dentro del auto existe una protección de la que los ciclistas carecen. En el primero estás *adentro*, pero en la bicicleta no, vas con tu cuerpo constantemente expuesto. Esta exposición vuelve a los ciclistas más vulnerables, pero al mismo tiempo les obliga a estar alerta, pendientes de otras cosas que el automovilista, debido a su caparazón, ignora.

b. Híbridos

El uso del automóvil responde a un claro objetivo: movilizarse de un punto a otro en la ciudad lo más rápido posible. Por eso, como anteriormente explicamos, se cumple que el automóvil es el corpúsculo sanguíneo ideal dentro de las arterias y venas de la ciudad moderna, pues es rápido y cómodo. Es el bastión odorífero de la soledad, pues dificulta la comunicación directa con individuos en la calle. Por otra parte, la bicicleta reproduce en parte estas dinámicas, sobre todo cuando se utiliza en la calzada. Pero debido a diferencias clave, como la ausencia de separación con el exterior, el esfuerzo físico, la atención al

⁶ Modismo chileno, muy versátil, que en este contexto significa “sorprendente”.

entorno y la necesidad de comunicarse para desplazarse por ciertos lugares, ésta logra deshacerse del estático embotamiento que genera el automóvil. El cuerpo del automovilista crece desmedidamente, utilizando e invadiendo espacios vitales de otras personas. El cuerpo del ciclista se torna más ligero y también crece, pero en menor medida, por lo que le es posible desplazarse por la calzada y la vereda, al contrario que el auto, que es demasiado grande para circular por otras partes que no sean las vías exclusivas para su uso. El ciclista es, por tanto, un híbrido que utiliza y se apropia de elementos tanto del automóvil como de los peatones, como forma de encontrar un lugar en el paisaje urbano.

Esta flexibilidad nacida de su desamparo vial, que le permite desplazarse tanto por la calzada como por la vereda, igual le brinda la posibilidad de observar la ciudad desde ambas perspectivas, pero sin compromisos por una u otra forma. Javier lo plantea así: *“en la bicicleta hay como un vacío legal, entonces uno es como entre peatón y auto, pero no es ninguna de las dos”*.

Puede verse que, como respuesta al quiebre de la homeostasis urbana, el cuerpo crea nuevas células, más pequeñas, que fluyen con mayor facilidad entre automóviles y peatones. Esta célula es el ciclista, quien esquivo obstáculos, ignora los semáforos en rojo y circula entre calzadas y veredas, en una fabulosa metamorfosis del cuerpo, más ligero y ágil que el de los automóviles. En Concepción, los ciclistas se permiten licencias en ausencia de una ley que regule efectivamente su circulación por la ciudad⁷. La bicicleta, como una forma redescubierta de movilidad, sacrifica una alta velocidad por su continuidad, y poco a poco disputa espacios, ya que sus usuarios se manifiestan molestos ante la ausencia de vías propias donde sean respetados.

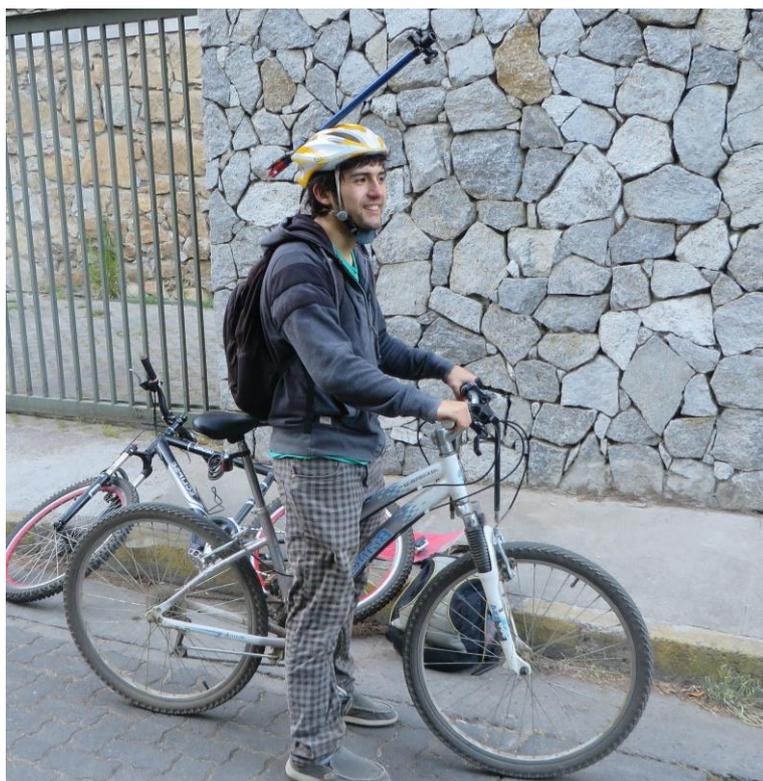


Imagen 6. Javier, al finalizar su recorrido, en la fotografía se distingue el casco donde era colocada la videocámara. (Fotografía de los autores)

⁷ En Chile no existe ningún marco legal que considere el uso específico de la bicicleta como medio de transporte. En términos legales, la bicicleta es agrupada junto a los vehículos motorizados. Las contadas modificaciones a la Ley de Tránsito que han ido incorporando normas relativas a la situación de la bicicleta no han logrado dar a este medio de transporte una regulación independiente (Molina, 2016).

c. Detenciones: espacios de contemplación y reflexividad

Una forma de redención ante la carrera se vislumbra en una de las conductas observadas: la contemplación, distinguida entre breve y prolongada. Generalmente, la contemplación breve puede efectuarse en cualquier momento –y en cualquiera de los dos medios de transporte–, con el vehículo en movimiento o detenido, y consiste en la atención dirigida a un objeto o suceso fuera del vehículo, en la calle o más allá. Esta es espontánea y significa interés, ya sea forzado o no, en el entorno. La contemplación más prolongada se observa en automovilistas durante las detenciones en semáforos o por congestión vehicular, y en ciclistas cuando pedalean en la calzada, pero junto a la solera, o por la vereda o la cicloavía. Sin embargo, la velocidad con que fluye el tráfico imposibilita la frecuencia y reduce los tiempos disponibles para este comportamiento entre automovilistas y ciclistas de calzada, pues significa reducir la atención al tráfico, lo cual disminuye el estado de alerta hacia posibles obstáculos en el camino. De la contemplación prolongada provienen los recuerdos más nítidos rememorados en las entrevistas. De esta incluso puede decirse que es necesaria, que el humano no puede vivir como un autómatas indispuesto a su entorno. Este comportamiento puede ser interpretado como una escapatoria a la pasividad dentro del auto. Al respecto, Tim Edensor (2003) concibe el traslado en automóvil por la ciudad como la lectura de una narrativa urbana manifestada a través de un paisaje atiborrado de signos –estilos de arquitectura, anuncios publicitarios o señaléticas que dirigen el tránsito–, planteando la posibilidad de evadirse mientras se conduce contemplando este particular horizonte.

Una diferencia clave entre el automóvil y la bicicleta es la velocidad que alcanzan ambos. Es casi imposible una contemplación prolongada si se maneja en bicicleta o automóvil por la calzada, la velocidad que adquiere el tráfico en la pista no permite estar mirando a la persona que tienes al lado, pues puede significar un choque o atropello. En este sentido, una ventaja del ciclista es que puede detenerse en cualquier momento a contemplar cualquier cosa; el automóvil, no, por la simple razón de que puede causar un accidente.

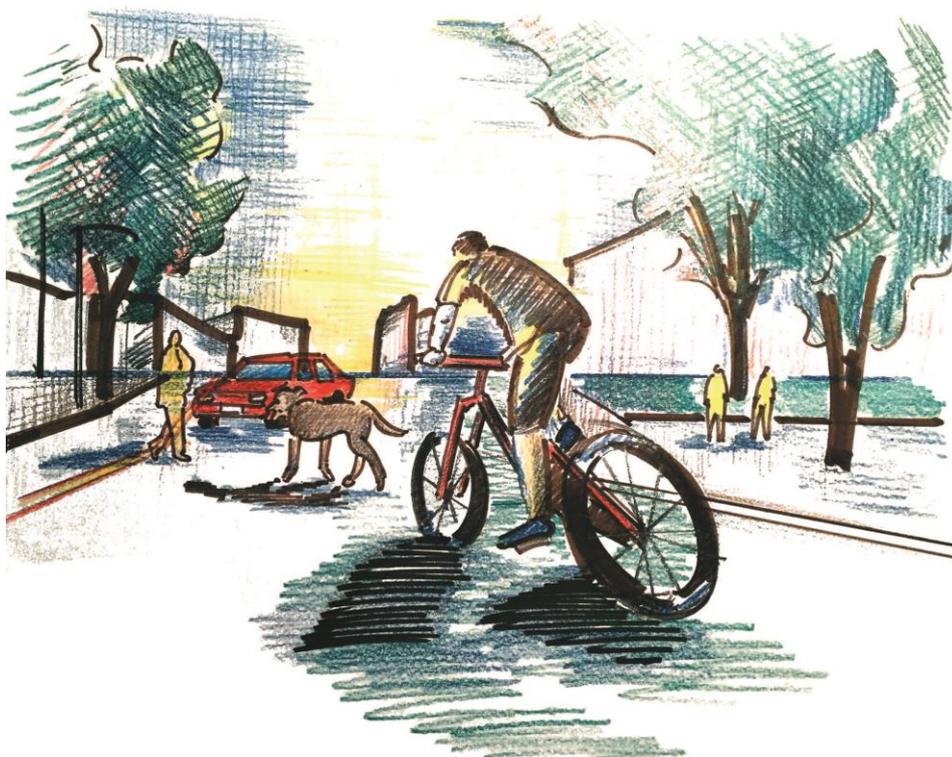


Imagen 7. La detención y la contemplación: ¿posibles respuestas? (Dibujo realizado por Alcira Soto para el artículo)

Conclusiones. Hipertensión urbana

No podemos obviar que, en gran medida, los automóviles tienen la ciudad diseñada para ellos. Es evidente la acelerada construcción de infraestructura vial: calles, túneles y autopistas urbanas, que van transformando las áreas en expansión y su entorno en meros espacios de tránsito para el automóvil. En las calles hay una sobrepoblación de signos y equipamiento urbano, como los semáforos y la señalética, para controlar el flujo del auto, así como publicidad dirigida específicamente a los automovilistas; además de significativas porciones de calles y edificios dedicadas a proveer estacionamientos (Ureta, 2009). La facilidad con que el automóvil encontró su puesto en las ciudades contemporáneas, instaurándose como directriz urbana del transporte privado, no es una mera coincidencia, más bien parece responder a una extensión del modelo del cuerpo-ciudad expuesto por Sennett (1997), donde el auto es el corpúsculo sanguíneo ideal de las arterias y venas modernas. Es rápido y transita casi sin detenerse, excepto cuando se le ordena mediante semáforos u otros elementos. Además, tiende a impersonalizar y esterilizar los caminos, volviéndolos difícilmente habitables por otras especies, devoradas por el veloz tránsito de sus ruedas.

Lo dicho no representa algo nuevo. Desde hace años se habla de la automovilidad (Urry 1999), en tanto sistema que consiste en una supuesta libertad y flexibilidad que permite a los individuos de hoy viajar a la hora que quieran por donde quieran, sin sentir el viaje fragmentado e inestable que es tomar medios de transporte públicos. El fenómeno, corroborado en esta investigación en Concepción, indica que la automovilidad ejerce su autoridad dominando a usuarios, y no usuarios de automóviles, pues afecta en cómo organizamos nuestras vidas a través del tiempo y el espacio ciudadanos.

Pero además, se constata que pareciera que el automóvil ejerce una poderosa capacidad de encapsular los sentidos, guareciendo a los individuos de su entorno, permitiéndoles dissociarse de las experiencias del exterior. El automovilista, durante sus viajes, centra la mayor parte del tiempo sus sentidos en el tráfico, atento a otros vehículos, peatones o cualquier cosa que se le pueda cruzar, siempre maximizando la eficiencia de la ruta. Afuera del auto no sucede mucho de interés, siendo la velocidad y la comodidad las condiciones inequívocas requeridas. A cada vez más confortable y ajustable el interior del auto, aumentan la indiferencia a lo que pueda suceder *afuera* de ese espacio. Cuanto mayor sea la velocidad que logre, menor será la conexión con el exterior. Parece ser entonces la modernidad ocultar una paradoja, en donde las sensaciones corporales y la libertad física se declaran privilegiadas, pero al mismo tiempo nos desplazamos aletargados y sometidos por la comodidad.

En contraste con estos sentidos constreñidos por la automovilidad (Le Breton, 2011; Urry 1999), se presenta la bicicleta y su mayor incomodidad, entendido su uso asociado al esfuerzo físico y la vulnerabilidad ante las inclemencias del clima. La espontaneidad que pueden adquirir sus rutas, con paradas imprevistas, detenciones para saludar a personas o comprar comida, junto a la necesidad de comunicarse para poder avanzar en ciertas situaciones, no fomenta el total aislamiento en la cápsula y, antes bien, logra crear ciertas complicidades fugaces.

Es en este contexto donde surge el uso de la bicicleta en tanto representación de un discurso que fomenta una movilidad “sustentable”, “amigable” y “saludable”, entre otros bondadosos adjetivos que han comenzado a circular entre los urbanitas. Este vehículo, paladín de la nueva ciudad verde, sin duda que goza de la predilección y los mimos del *marketing* urbano, mercado de imágenes y aspiraciones urbanas que compiten entre sí por inversores —que actúan como curadores de la ciudad— (Greene, 2005). Sin embargo, ello no desmerece la oportunidad que nos ofrece la bici de replantearnos los desplazamientos cotidianos por la ciudad. Y si bien no podemos ignorar a los trabajadores, que llevan décadas desplazándose en ella, tristemente su realidad no encuentra eco en el discurso político actual, supuestamente “inclusivo” e “integrador”. En éste, la bicicleta ha comenzado a ser erigida como un símbolo para la transmisión de valores propios de una ciudadanía que reclama la vigencia de aquellos principios de civilidad que parecieran haberse perdido en el tráfico del ritmo ultramoderno. En Concepción, entonces, las bicicletas

se encuentran mayormente aún refugiadas en las universidades y otros espacios de socialización ligados a un cierto segmento de población, y donde día a día permite construir sentidos de identidad más fuertes y sensibles por medio de miradas, saludos y gestos de reconocimiento. Ciertas condiciones implícitas ayudan a ello, como la condición ambigua del ciclista y su dificultad por encontrar su lugar en el paisaje urbano. Pero también es cierto que ello se sitúa como un problema “histórico” que caracteriza desde sus inicios el uso de la bicicleta y, por sobre ella, cristaliza una sensación de complicidad y hermandad expresada en pequeños gestos y miradas entre un segmento de ciclistas contemporáneos.

Por último, señalar que, sin duda, la bicicleta, al mantener una velocidad mayor a la que se tiene al andar a pie, es parte del sistema de la velocidad, pero presenta inevitables limitaciones físicas. En bicicleta es imposible alcanzar la velocidad y comodidad del automóvil. Al usuario de este último le basta con presionar levemente el acelerador para alcanzar una alta velocidad, la cual el ciclista no puede igualar. Y cuando puede, es a costa de un gran esfuerzo físico. Es precisamente desde esta diferencia de magnitudes desde donde se plantea el discurso que busca recuperar parte de nuestra conexión con el entorno inmediato. Pero también desde allí se fortalecen las ventajas de su uso, o sus cualidades que atraen a nuevos usuarios. Si asumimos que, en gran medida, la percepción del entorno, entendida como la experiencia corporal de vivir y significar la ciudad, de oírla, olerla y saborearla (Le Breton, 2011), se diluye en la velocidad y la comodidad, también observamos que ya hay quienes creen posible recuperarla a través del pausado transitar que nos ofrece pedalear una bicicleta.

Bibliografía

- Albertos, Juan Miguel, y Salom, Julia (2011). Determinantes de la movilidad diaria por razón de trabajo en las áreas metropolitanas españolas. En Isabel Pujadas et ál. (eds.), *Población y espacios urbanos* (pp. 59-75). Barcelona: Departamento de Geografía Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE.
- Aldred, Rachel (2012). Governing transport from welfare state to hollow state: The case of cycling in the UK. *Transport Policy*, 23, 95-102.
- Batabyal, Amitrajeet A., y Nijkamp, Peter (2013). Ought a green citizen to bicycle or take public transport to work? *Ecological Economics*, 86: 93-96.
- Benöhr, Jens (2014). Caracterización etnográfica de los ciclistas del Gran Concepción. Concepción: Oficina Ciudadana de la Bicicleta de la Municipalidad de Concepción.
- Berman, Marshall (1995). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: siglo xxi editores. (Orig., 1982).
- Bianchi, Hernán Luis. (2008). *Uso y Movilidad de la Bicicleta en la Ciudad: Plan de Incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta*. Tesis para optar al título de Arquitecto y Magíster en Desarrollo Urbano. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.
- Bissell, David (2014). Transforming commuting mobilities: the memory of practice. *Environment and Planning A*, 46(8), 1946-1965.
- Cresswell, Tim, y Merriman, Peter (2011). *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects*. Farham: Ashgate.
- De Waal, Frans (2001). *The ape and the sushi master: Cultural reflections by a primatologist*. Nueva York: Basic Books.
- Edensor, Tim (2003). Defamiliarizing the mundane roadscape. *Space & Culture*, 6(2), 151-168.
- Elisségaray, Pablo (2009). *Uso de la bicicleta en la región metropolitana: diagnóstico, perspectivas y desafíos*. Memoria de Título. Universidad de Chile. Santiago.
- Fadda, Giulietta, y Jirón, Paola (1999). Calidad de vida: una metodología para la investigación urbana. *Revista de la Escuela de Economía y Negocios, UNSAM*, 1, 175-187.
- Figueroa, Óscar (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*, 31(94), 41-53.
- Fishman, Elliot, Washington, Simon, y Haworth, Narelle L. (2012). Barriers and facilitators to public bicycle scheme use: A qualitative approach. *Transportation Research Part F*, 15(6), 686-698.

- Gatersleben, Birgitta, y Appleton, Katherine M. (2007). Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A*, 41(4), 302-312.
- Gatersleben, Birgitta, y Haddad, Hebba (2010). Who is the typical bicyclist? *Transportation Research Part F*, 13(1), 41-48.
- Greene, Ricardo (2005). Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno. *EURE*, 31(94), 77-95.
- Guber, Rosana (2001). *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Bogotá: Norma.
- Guerrero, Patricia (2002). *Guía etnográfica: sistematización de datos sobre la diversidad y diferencia de las culturas*. Quito: Abya-Yala.
- Hunt, John D., y Abraham, John (2007). Influences on bicycle use. *Transportation*, 34(4), 453-470.
- Jirón, Paola (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En Manuel Tironi Rodó y Fernando Pérez Oyarzún (eds.), *SCL: espacios, prácticas y cultura urbana* (pp. 176-189). Santiago: ARQ.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la "Sombra". *Bifurcaciones*, 10: 1-14.
- Lahitte, Héctor Blas; Ferrari, Héctor Ricardo, y Lázaro, Laura (2002). Sobre el etograma, 1: del etograma como lenguaje al lenguaje de los etogramas. *Revista de Etología*, 4(2), 129-141.
- Laurier, Eric (2004). Doing office work on the motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 261-277.
- Le Breton, David (2011). *Elogio del caminar*. Madrid: Siruela. (Orig., 2000).
- Le Corbusier (1998). *Hacia una arquitectura*. Barcelona: Apóstrofe. (Orig., 1923).
- Molina, Javier (2016). *Regulación de la bicicleta como medio de transporte en la legislación chilena y en el derecho comparado*. Memoria para optar al grado de licenciado en derecho. Universidad Católica La Santísima Concepción. Concepción.
- Möller, Rolf (2003). *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia*. Tesis para obtener el título de doctor en ciencias sociales aplicadas. Universidad de Kassel.
- O'Ryan, Raúl, y Larraguibel, Luis (2000). Contaminación del aire en Santiago: ¿qué es, qué se ha hecho, qué falta? *Perspectivas*, 4(1), 153-191.
- Pucher, John; Dill, Jennifer, y Handy, Sandy (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50, 106-125.
- Quera-Jordana, Vicenç (1997). Los métodos observacionales en la etología. En Fernando Peláez y Joaquim Veà Baró (eds.), *Etología: bases biológicas de la conducta animal y humana*. Madrid: Pirámide.
- Schoening, Barbara, y Bradshaw, John W.S. (2007). Applying ethological measures to quantify a dog's temperament: Are ethograms a valid instrument? *Journal of Veterinary Behavior: Clinical Applications and Research*, 2(3): 84.
- Segura, Ramiro, y Ferretty, Emmanuel (2011). El cuerpo y la ciudad. Espacio público, fronteras urbanas y prácticas corporales. *Educación Física y Ciencia*, 13, 165-168.
- Sennett, Richard (1997). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza. (Orig., 1994).
- Silva, Hernán; Reyes, M., Gatica, M. & Moreno, C. (2012). *Conteos de flujo de bicicletas: Providencia*. (Plan Nosotros Contamos Etapa n°4). Santiago: UYT S.A. – Ciudad Viva.
- Spinney, Justin (2009). Cycling the city: Movement, meaning and method. *Geography Compass*, 3(2), 817-835.
- Stafford, Richard; Goodenough, Anne; Slater, Kathy Y., et ál. (2012). Inferential and visual analysis of ethogram data using multivariate techniques. *Animal Behaviour*, 83(2), 563-569.
- Taylor, Steve J. y Bogdan, Robert (1998). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós. (Orig., 1984).
- Thomson, Ian, y Bull, Alberto (2002). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la Cepal*, 76, 109-121.
- Thrift, Nigel (2004). Movement-space: The changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness. *Economy and Society*, 33(4), 582-604.
- Titze, Sylvia; Krenn, Patricia J., y Oja, Pekka (2012). Developing a bikeability index to score the biking friendliness of urban environments. *Abstracts/Journal of Science and Medicine in Sport*, 15, 1-33.

Ureta, Sebastián (2009). Manejando por Santiago. Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable. *EURE*, 35(105), 71-93.

Urry, John (1999). *Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper*. <http://www.lancaster.ac.uk/fass/resources/sociology-online-papers/papers/urry-automobility.pdf>

Xu, Fan; Xie, Liang Qi; Li, Xin, et ál. (2012). Construction and validation of a systematic ethogram of macaca fascicularis in a free enclosure. *PLOS ONE*, 7(5), 1-12.



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

